

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

TRONÇON PONT-DE-SÈVRES < > NOISY – CHAMPS (LIGNE ROUGE - 15 SUD)

PIÈCE **A**

Objet de l'enquête, informations
juridiques et administratives

Sommaire

A 1	Objet de l'enquête publique	5
1.	Introduction.....	7
1.1	Fondements de l'enquête publique.....	7
1.2	Distinction entre programme et projet.....	8
1.3	Présentation du maître d'ouvrage : la Société du Grand Paris	9
A 2	Insertion de l'enquête dans la procédure administrative	11
	Préambule : concertation préalable à l'enquête publique	13
1.	Organisation et déroulement de l'enquête	13
1.1	La nécessité d'une enquête publique	13
1.2	Le contenu du dossier d'enquête publique.....	14
1.3	L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique	14
1.4	La publicité de l'enquête publique.....	15
1.5	Le déroulement de l'enquête publique	15
1.6	Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête	15
1.7	La déclaration de projet	16
1.8	La déclaration d'utilité publique.....	16
2.	Les procédures administratives en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique ou complémentaires.....	17
2.1	Les procédures en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique.	17
2.2	Les principales procédures d'autorisation ou de déclaration complémentaires.....	18
2.3	Après la mise en service du projet.....	20
A 3	Textes encadrant l'enquête publique	21
1.	Concertation préalable à l'enquête publique.....	23
2.	Enquête publique et déclaration d'utilité publique	23
3.	Evaluation environnementale (Etude d'impact)	23
4.	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	23
5.	Evaluation socio-économique	23

A 1 **Objet de l'enquête publique**

1. Introduction

1.1 Fondements de l'enquête publique

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011. Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France. Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares. Il est composé du **réseau de transport public du Grand Paris** comprenant deux lignes en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (lignes rouge et verte) complétées par une troisième ligne radiale (ligne bleue), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, et du **réseau complémentaire structurant** (ligne orange), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Le réseau complet est désigné sous l'appellation de **réseau Grand Paris Express**.

Conformément à l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les projets d'infrastructure qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris doivent être déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Ils font donc l'objet d'une enquête publique préalable réalisée conformément aux dispositions du code de l'environnement. Les enquêtes publiques doivent être ouvertes dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret approuvant le schéma d'ensemble.

Le présent dossier concerne ainsi l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre les gares de Pont de Sèvres et de Noisy-Champs (tronçon sud de la ligne rouge).

Ce projet représente un linéaire de 33 km et desservira un total de 16 gares. Le plan de situation du projet est présenté dans la pièce B du présent dossier.

L'enquête publique a pour objet « *d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* » (Art.L.123-1 du code de l'environnement). L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le préfet de la région Ile-de-France conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Le présent dossier est le support d'une enquête ayant pour objet :

- **la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé, les sites de maintenance, les gares et les autres ouvrages du projet ;**
- **en conséquence de ce projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme suivants : Plan d'Occupation des Sols (POS) ou Plan Local d'Urbanisme (PLU) des communes traversées.**

1.2 Distinction entre programme et projet

Selon l'article L.122-1 du code de l'environnement, « un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ».

La réalisation du réseau Grand Paris Express constitue un programme échelonné dans le temps et mis en œuvre sous la responsabilité de deux maîtres d'ouvrage (la Société du Grand Paris et le STIF). Ce programme comprend plusieurs tronçons dont les périmètres correspondent à des segments fonctionnels et cohérents du futur réseau.

On appelle donc :

- **Programme**, le réseau de métro du Grand Paris Express dans sa globalité correspondant aux lignes rouge, bleue et verte du réseau de transport public du Grand Paris et au réseau complémentaire structurant constitué de la ligne orange. Le programme est décrit dans la pièce C du présent dossier. La pièce C présente notamment les orientations précises annoncées le 6 mars 2013 par le gouvernement concernant le « Nouveau Grand Paris », en organisant les liaisons proposées au schéma d'ensemble sous la forme :
 - de lignes nouvelles du réseau de métro : ligne 15 (reprenant des parties de la ligne rouge et de la ligne orange), ligne 16 (reprenant une partie de la ligne rouge), ligne 17 (reprenant une partie de la ligne rouge), ligne 18 (ligne verte) ;
 - d'extensions de lignes existantes : prolongement de la ligne 11 (reprenant une partie de la ligne orange), prolongement de la ligne 14 (ligne bleue).
- **Projet**, la ligne de métro automatique entre les gares de Pont de Sèvres et de Noisy-Champs (tronçon sud de la ligne rouge). C'est le projet qui fait l'objet du présent dossier d'enquête publique. Il est présenté dans la pièce D du présent dossier.

1.3 Présentation du maître d'ouvrage : la Société du Grand Paris



Le maître d'ouvrage est la personne, morale ou physique, pour le compte de laquelle est réalisé un projet. De par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage du projet de liaison en métro automatique entre les gares de Pont de Sèvres et de Noisy-Champs.

Cet établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial a été créé par l'article 7 de ladite loi. Cet article de loi définit notamment les compétences et les fonctions de la Société du Grand Paris dans le cadre de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.

Ainsi, la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage des lignes suivantes :

- la « ligne rouge » Le Bourget – Villejuif – La Défense – Saint-Denis Pleyel – Roissy – Le Mesnil-Amelot,
- la « ligne verte » Orly – Versailles – Nanterre,
- la « ligne bleue » Orly – Saint-Denis Pleyel, plus spécifiquement les prolongements au sud et au nord de la ligne 14 (respectivement entre Olympiades et Orly, et entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel).

Les infrastructures correspondant aux « lignes » rouge, verte et bleue définissent le périmètre du programme dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris par la loi n°2010-597.

Dans le cadre du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris intervient sur trois principaux domaines :

- la construction des lignes, des ouvrages et des installations fixes,
- la construction et l'aménagement des gares,
- l'acquisition des matériels roulants.

Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région. Ses principales prérogatives sont les suivantes :

- création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transports et fixation de leurs tarifs ;
- définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs ;
- coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;
- évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Une coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris s'avère nécessaire à plusieurs titres :

- Le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est conçu comme étant en connexion avec le reste du réseau de transport public (existant ou futur), dont le STIF a la responsabilité.
- Le STIF est maître d'ouvrage de la ligne orange du réseau complémentaire structurant recommandé dans le schéma d'ensemble. Une réflexion commune quant aux modalités techniques de service et d'exploitation est nécessaire. Le STIF est également co-maître d'ouvrage, avec la RATP, du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen.
- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désignera l'exploitant.
- Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à disposition des exploitants.

Ainsi, la Société du Grand Paris et le STIF sont associés dans la mise en œuvre du réseau Grand Paris Express, selon les principes généraux suivants :

- les deux entités s'accordent sur les modalités d'information réciproques de leurs projets ;
- le STIF participe aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la Société du Grand Paris ;
- le STIF est étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne.

Un protocole entre la Société du Grand Paris et le STIF a été conclu afin de fixer le détail des modalités de coordination entre les deux organismes.

A 2 Insertion de l'enquête dans la procédure administrative

Préambule : concertation préalable à l'enquête publique

La concertation avec le public est, avec le débat public, une modalité de mise en œuvre du principe du **droit de participation du public à l'élaboration de projets ayant une incidence sur l'environnement**. Ce principe est inscrit dans la charte de l'environnement et dans les directives communautaires. Il est mis en œuvre par le code de l'environnement ainsi que par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. S'agissant des projets mettant en œuvre le schéma d'ensemble, l'article 3 de la loi relative au Grand Paris exclut l'application de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. Seules les procédures prévues par le code de l'environnement s'appliquent.

Conformément à l'article 3 de la loi relative au Grand Paris, le réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet d'un débat public qui a eu lieu de début octobre 2010 à fin janvier 2011 (se référer également au chapitre C2 de la pièce C du présent dossier).

Eu égard à la tenue de ce débat public, seul l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement est applicable, qui prévoit que le maître d'ouvrage « *informe la commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet* », et précise que « *la commission peut émettre des avis et recommandations sur ces modalités et leur mise en œuvre* ».

Depuis la fin du débat public et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, la Société du Grand Paris a procédé à une concertation continue sur le réseau de transport public du Grand Paris, dont elle a la maîtrise d'ouvrage, et plus particulièrement sur le projet de tronçon allant des gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs.

Les principales modalités de la concertation ont été les suivantes :

- mise en place, depuis mars 2011, de comités de pilotages avec les élus locaux pour définir l'implantation et les caractéristiques des gares et des ouvrages ;
- participation de la Société du Grand Paris à des salons professionnels en 2011, 2012 et 2013 ;
- réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques depuis octobre 2011 ;
- création, en janvier 2012, d'un onglet « Concertation » sur le site Internet de la Société du Grand Paris, permettant aux internautes d'exprimer un avis ou de poser une question, et diffusion d'une newsletter ;
- organisation, à partir de 2012, de « conférences de tronçons » sur le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, réunissant l'ensemble des élus et des partenaires institutionnels d'un tronçon : ces conférences permettent à chaque acteur de disposer d'une information qui dépasse celle, localisée, traitée dans les comités de pilotage ;
- à partir de septembre 2012, création d'un site Internet dédié à la concertation du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs (objectifs, enjeux, aménagements prévus, planning, lieux des réunions...) : les internautes ont eu la possibilité de poster des avis, de feuilleter et télécharger des documents ;
- mise en place, à partir de mi-septembre 2012, de panneaux d'exposition dans chaque mairie du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, et diffusion d'un dépliant d'information sur l'ensemble du tronçon ;
- organisation de vingt-et-une réunions publiques animées par la Société du Grand Paris, sous le contrôle d'un garant nommé par la commission nationale du débat public, entre mi-septembre 2012 et mi-novembre 2012 : lors de ces réunions, a été présenté notamment le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs et une large place a été donnée aux questions / réponses avec le public.

Ces modalités de concertation ont été approuvées par la commission nationale du débat public par une décision du 4 juillet 2012.

La Société du Grand Paris a demandé à la commission nationale du débat public de **nommer un garant**, chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public : M. Henri Watissée a été nommé le 4 avril 2012 pour assumer cette charge. Il a été présent à toutes les réunions publiques et a contrôlé l'ensemble des réponses apportées par la Société du Grand Paris dans le cadre de la procédure de concertation.

A la fin de la concertation préalable, la Société du Grand Paris a rédigé un **bilan de la concertation**, en mentionnant les observations recueillies et les enseignements tirés de la concertation. De son côté, le garant de la concertation a rédigé, en toute indépendance, un **rapport** lui permettant de rendre compte de son rôle pendant la concertation et de la manière dont la concertation s'est déroulée. Le bilan de la concertation rédigé par la Société du Grand Paris et le rapport du garant sont, tous deux, **joints au présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique** (voir pièce J).

Par ailleurs, la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, prévoit que soit organisée, en amont de la procédure d'enquête publique, une consultation des services concernés. Cette phase de **consultation inter-administrative** sur le projet de tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs s'est déroulée du 26 septembre 2012 au 26 octobre 2012. Elle a donné lieu à l'émission de 32 avis de la part des services, organismes et établissements consultés, qui ont fait l'objet d'une **synthèse jointe au présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique** (voir pièce J).

1. Organisation et déroulement de l'enquête

1.1 La nécessité d'une enquête publique

L'enquête publique est requise et effectuée :

- au titre de l'article 4 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et l'article 7 du décret n°2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, s'agissant d'une opération inscrite dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- au titre des articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-46 du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- au titre du I de l'article L.11-1 et de l'article R.11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin ;
- au titre des articles L.122-15, L.122-18, L.123-16 (repris, avec l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012, aux articles L. 123-14 et L. 123-14-2), L.123-19, R.122-13, et R.123-23 (repris, avec le décret n°2013-142 du 14 février 2013, à l'article R. 123-23-1) du code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

1.2 Le contenu du dossier d'enquête publique

Le contenu du présent dossier d'enquête publique est déterminé au titre de l'article R.11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement et de l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. A ce titre, il comporte les pièces suivantes :

- Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Présentation du programme
- Pièce D : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Pièce E : Plan général des travaux
- Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce G : Evaluation environnementale (étude d'impact)
- Pièce H : Evaluation socio-économique
- Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Pièce J : Annexes (dont bilan du débat public)

Les projets de réseau de transport public du Grand Paris constituent des infrastructures au sens réglementaire du terme. Conformément aux dispositions du code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1, R.122-1 et R.122-5, le réseau de transport public du Grand Paris doit faire l'objet d'études d'impact qui devront figurer dans les documents mis à la disposition du public lors des enquêtes publiques. Par ailleurs, l'article L.122-1 de ce même code dispose que « *lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.* »

La pièce G est donc constituée de :

- une évaluation environnementale globale des projets couvrant l'intégralité des projets du réseau de transport public du Grand Paris, c'est-à-dire les linéaires complets des lignes « rouge », « bleue » et « verte » du schéma d'ensemble, et le réseau structurant complémentaire (ligne « orange ») ;
- une partie environnementale spécifique au tronçon objet de la déclaration d'utilité publique qui décline l'étude globale, avec un niveau de détail supérieur, et approfondit les problématiques en fonction de leur sensibilité.

La pièce G contient un résumé non technique qui synthétise l'essentiel des conclusions des études d'impact relatives au projet de tronçon présenté à l'enquête publique.

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010, portant engagement national pour l'environnement et dite « Grenelle 2 », a modifié certaines dispositions relatives à l'étude d'impact des projets, dans le sens d'un renforcement des exigences. Les décrets d'application ont été publiés au Journal officiel de la République française le 30 décembre 2011 ; ils sont d'application à compter du 1^{er} juin 2012.

Ainsi, tout projet doit être précédé d'une étude d'impact (pièce G du présent dossier) dès lors qu'il est susceptible par sa nature, ses dimensions ou sa localisation, d'avoir des incidences notables sur l'environnement. L'étude d'impact doit également intégrer une étude des incidences du projet sur la santé humaine ainsi qu'une étude des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sur le secteur ; enfin, les modalités de suivi des mesures prises et du suivi de leurs effets sur l'environnement doivent être présentées.

Le présent projet d'infrastructure de transport s'inscrit dans un programme dont le coût estimatif est supérieur à 83 084 714,39 euros. Il s'inscrit donc dans le cadre de l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), codifié aux articles L.1511-2 à 1511-4 du code des transports. Les dispositions de ce décret soumettent également le programme à des obligations en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructure, notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel, annexé au dossier d'enquête publique (pièce H du dossier). En outre, l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 indique expressément que le dossier d'enquête publique doit comporter une évaluation économique, sociale, environnementale et financière établie conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet font l'objet de dossiers de mise en compatibilité joints au dossier d'enquête publique (pièce I). En effet, conformément à l'article L.123-16 du code de l'urbanisme (repris, avec l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012, aux articles L. 123-14 et L. 123-14-2) pour les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), à l'article L.123-19 du code de l'urbanisme pour les Plans d'Occupation des Sols (POS), l'article L.122-15 du code de l'urbanisme pour les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et l'article L.122-18 du code de l'urbanisme pour les Schémas Directeurs (SD), la déclaration d'utilité publique ne peut être prononcée que si le projet est compatible avec ces documents d'urbanisme. Lorsqu'il y a incompatibilité entre un de ces documents existants et le projet, une procédure de mise en compatibilité est alors mise en place.

En préalable à l'ouverture de l'enquête publique, et en application des articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement et de l'article 6 du décret n°2010-1133 pris en application de la loi relative au Grand Paris, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer transmet le dossier d'enquête publique élaboré pour le projet de liaison en métro automatique entre les gares de Pont de Sèvres et de Noisy-Champs au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement pour ce projet. La formation d'autorité environnementale du CGEDD donne son avis dans un délai de trois mois suivant la réception du dossier. Cet avis figure en pièce J du présent dossier d'enquête.

1.3 L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article 7 du décret n°2010-1133 du 28 septembre 2010, pris pour l'application de certaines dispositions de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, avant l'ouverture de l'enquête publique, le président du tribunal administratif de Paris est saisi par le préfet de région en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête, en charge de la conduite de l'enquête publique.

Après consultation du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, le préfet de la région Ile-de-France, qui a pour rôle de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats, ouvre l'enquête publique et précise les conditions dans lesquelles celle-ci est ouverte par arrêté préfectoral. Le document précise les informations suivantes :

- 1°** : L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ;
- 2°** : La ou les décisions pouvant être adoptée(s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- 3°** : Le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, et de leurs suppléants ;
- 4°** : Les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ; en cas de pluralité de lieux d'enquête,

l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête ;

5° : Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;

6° : Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;

7° : La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

8° : L'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact (ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête), et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;

9° : L'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le lieu où il peut être consulté ;

10° : L'identité de la ou des personne(s) responsable(s) du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;

11° : Le cas échéant, l'adresse du site Internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

1.4 La publicité de l'enquête publique

Au moins quinze jours avant le début de l'enquête, un avis d'enquête portant les indications de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête est publié dans la presse régionale ou locale ainsi que, dans le cas présent, dans la presse nationale ; cet avis doit être rappelé, s'agissant de la presse régionale ou locale, dans les huit premiers jours de l'enquête. Il doit également être affiché au moins dans les mairies concernées par le projet, sous la responsabilité du maire, ainsi que sur les lieux situés à proximité des travaux projetés, sous la responsabilité du maître d'ouvrage, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et tout au long de sa durée. L'avis d'enquête est également publié sur le site Internet de la préfecture de la région Ile-de-France, en tant qu'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête.

1.5 Le déroulement de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur, ou le président de la commission d'enquête, doit conduire l'enquête de manière à ce que le public prenne une connaissance complète du projet et puisse présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

Le dossier est communicable aux associations de protection de l'environnement agréées.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique. Il peut recevoir tous documents et visiter les lieux concernés ; il peut également entendre toutes personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le maître d'ouvrage ou ses représentants, ainsi que les autorités administratives intéressées. Il peut aussi demander la désignation d'un expert.

Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage. Il doit en informer le préfet de la région Ile-de-France et la Société du Grand Paris en leur indiquant les modalités qu'il propose pour cette réunion. Un compte rendu doit être réalisé à la suite de la réunion publique.

Le maître d'ouvrage communique au public les documents existants que le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête juge utiles à la bonne information du public.

Pendant la durée de l'enquête, les appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées sur le registre d'enquête tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier.

Les observations peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête ; elles y sont tenues à la disposition du public. En outre, les observations du public sont reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés dans l'avis de l'ouverture d'enquête.

A l'expiration de la durée de l'enquête, les registres d'enquête sont clos par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, et transmis avec le dossier d'enquête et les documents annexés dans les 24 heures au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête. Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. La Société du Grand Paris, responsable du projet, dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles.

1.6 Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête établit un rapport. Ce document relate notamment le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le rapport doit analyser les propositions et contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que les réponses éventuelles de la Société du Grand Paris.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rédige également ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet qui fait l'objet de la procédure d'obtention de la déclaration d'utilité publique.

Le dossier soumis à enquête publique, les registres et pièces annexées, le rapport et les conclusions motivées doivent être transmis par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête au préfet de la région Ile-de-France dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Dès qu'il les reçoit, le préfet de la région Ile-de-France doit adresser une copie du document au tribunal administratif et à la Société du Grand Paris. Le document est également adressé à la mairie de chaque commune où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'aux préfectures, pour y être tenu à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont publiés sur le site Internet de la préfecture de la région Ile-de-France, autorité compétente pour organiser l'enquête, et sont tenus à la disposition du public pendant un an.

Par ailleurs, les personnes intéressées peuvent obtenir communication du rapport et des conclusions en s'adressant au préfet dans les conditions prévues au titre 1^{er} de la loi du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public.

1.7 La déclaration de projet

Comme le dispose l'article L. 11-1-1 du code de l'expropriation, « *Si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.* »

Ainsi, la DUP intervenant au bénéfice de la Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat, vaudra déclaration de projet.

1.8 La déclaration d'utilité publique

A l'issue de l'enquête publique, s'agissant d'un décret en Conseil d'Etat, l'utilité publique pourra être prononcée au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête. Ce décret, pris par le Premier ministre ou le Président de la République, sera publié au Journal officiel. Il portera sur la déclaration d'utilité publique du tronçon concerné du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme. A ce titre, il sera contresigné ou cosigné par le ministre chargé de l'urbanisme.

Le projet est déclaré d'utilité publique si l'intérêt général qu'il représente est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraîne, aux inconvénients d'ordre social ou à l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il engendre.

Le décret de déclaration d'utilité publique pourra comporter des descriptions particulières en matière de protection de l'environnement en application des articles, L.23-1 et L.23-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Si le décret de déclaration d'utilité publique est contesté, il pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Conseil d'Etat.

A compter de la date de publication du décret, le projet constituera un projet d'intérêt général au sens des articles L.121-2 et L. 121-9 du code de l'urbanisme, conformément à l'article 4 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

2. Les procédures administratives en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique ou complémentaires

A la suite ou en parallèle de la déclaration d'utilité publique, la Société du Grand Paris doit engager plusieurs procédures administratives qui permettent à terme d'entrer dans la phase opérationnelle de réalisation du projet. Ces procédures sont présentées dans le présent chapitre.

2.1 Les procédures en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique

2.1.1 Les études d'Avant-Projet et de Projet

En tant que maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris poursuivra sous sa propre responsabilité les études de conception (Avant-Projet et Projet) nécessaires à la définition précise des ouvrages et cela en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires concernés.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, faire l'objet de modifications dans la mesure où celles-ci ne sont pas substantielles, c'est-à-dire ne remettent pas en cause l'économie générale du projet.

Si des modifications majeures en résulteraient, une nouvelle enquête publique (avec notamment une suspension de l'enquête ou une enquête complémentaire, modalités prévues par le code de l'environnement) s'avérerait nécessaire.

2.1.2 Les enquêtes parcellaires

Simultanément ou à la suite de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il est nécessaire de définir précisément les parcelles à acquérir pour la réalisation des travaux, ainsi que les ayants-droits à indemniser. C'est dans ce but que l'enquête parcellaire est menée. Elle vise à déterminer précisément les parcelles à acquérir ainsi que leurs propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés. Dans le cas du projet de tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, la Société du Grand Paris présentera les dossiers d'enquêtes parcellaires postérieurement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

La Société du Grand Paris doit acquérir environ 1 800 parcelles pour réaliser le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs. Environ 90% de ces acquisitions concernent les tréfonds destinés à la réalisation du réseau souterrain.

Pour chaque enquête parcellaire, un dossier d'enquête parcellaire est constitué. Il sert de support à l'enquête parcellaire, conduite en application des articles R.11-19 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté permettant de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire est pris par le préfet.

Le maître d'ouvrage peut alors passer aux étapes ultérieures de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

2.1.3 Les acquisitions foncières

Le transfert de propriété peut avoir lieu soit par voie de cession amiable, soit par voie d'ordonnance prononcée par le juge d'expropriation. Dans le second cas, le juge d'expropriation qui prononce l'ordonnance d'expropriation fixe le montant des indemnités d'expropriation par jugement motivé.

Le transfert de propriété et la fixation des indemnités se fonderont sur l'enquête parcellaire, qui aura précisé les emprises du projet et déterminé les propriétaires des parcelles (ces derniers ayant reçu notification de l'engagement de la procédure).

Conformément à l'article L.12-5 du code de l'expropriation, l'ordonnance de transfert de propriété ne peut être attaquée que par la voie du recours en cassation et seulement pour incompetence, excès de pouvoir ou vice de forme.

Le projet présente la particularité d'être un projet ferroviaire souterrain. Par conséquent, il faut distinguer deux cas :

- *Les sections souterraines en tunnel :*
Dans ce cas de figure, la réalisation du tunnel se faisant en profondeur, aucune modification foncière en surface au-dessus du tunnel n'est nécessaire. En revanche, la Société du Grand Paris doit acquérir une partie du tréfonds, c'est-à-dire le volume de sous-sol concerné par le passage de la ligne de métro.
- *Les sections en tranchée couverte, les gares, sites de maintenance et les équipements connexes :*
Dans ce cas-là, les nécessités liées au projet peuvent entraîner une acquisition par la Société du Grand Paris de parcelles privées en surface ainsi que d'immeubles devant faire l'objet d'une démolition.

- **Procédure d'expropriation d'urgence**

Etant donné le grand nombre de parcelles concernées s'agissant du linéaire à creuser par les tunneliers (machines servant à creuser les tunnels), il est indispensable que l'ensemble des parcelles soient libérées au moment des travaux.

Sous réserve de l'appréciation de l'autorité compétente pour prendre la déclaration d'utilité publique, la nature et l'ampleur des travaux projetés et les délais en résultant pour la réalisation des expropriations éventuellement nécessaires justifient la mise en œuvre de la procédure d'urgence, laquelle permet de raccourcir les délais de procédure pour la fixation des indemnités d'expropriation.

La Société du Grand Paris se réserve donc la possibilité de demander à l'autorité compétente pour prendre la déclaration d'utilité publique de déclarer urgente, en application des articles L. 15-4 et R. 15-2 du code de l'expropriation, la prise de possession des terrains (qu'il s'agisse de parcelles de surface ou de volumes en sous-sol) nécessaires à la réalisation de la ligne de métro automatique entre les gares de Pont de Sèvres et de Noisy-Champs.

- **Procédure d'expropriation d'extrême urgence**

Conformément à la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris peut appliquer la procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en vue de la prise de possession immédiate de terrain bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par cet article.

2.1.4 Le relogement des occupants expropriés

Dans certains cas, la réalisation des infrastructures émergentes du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, comme par exemple les gares, nécessitera d'acquérir des parcelles de surface, occupées notamment par des pavillons, des copropriétés ou des immeubles locatifs.

Dans ce cadre et en vertu de dispositions prévues aux articles L. 314-1 et suivants du code de l'urbanisme, les occupants (propriétaires ou non propriétaires) qui seraient expropriés pour la réalisation du projet bénéficieront d'un droit au relogement.

La Société du Grand Paris réalisera au préalable une enquête sociale pour disposer d'informations concernant la composition du foyer et la situation professionnelle des expropriés. Cette enquête permettra de mieux cerner les besoins en termes de relogement et de mobiliser le parc social des collectivités locales concernées.

A chaque occupant de bonne foi, il sera fait deux propositions de relogement portant sur des locaux n'excédant pas les normes HLM et correspondant aux besoins personnels ou familiaux et, le cas échéant, professionnels de l'exproprié. L'offre de relogement sera notifiée six mois à l'avance. L'occupant devra faire connaître son acceptation ou son refus dans un délai de deux mois, faute de quoi il sera réputé avoir accepté l'offre.

Par ailleurs, l'occupant du logement exproprié bénéficiera des indemnités de déménagement ou de réinstallation dans le cas où il devrait réaliser des travaux d'habitabilité dans le local de remplacement. Ces indemnités sont fixées sur avis de la direction nationale des interventions domaniales.

En tout état de cause, la Société du Grand Paris prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'ensemble des obligations juridiques liées au relogement des expropriés, de façon à ce que chaque situation soit traitée dans un calendrier compatible avec la réalisation du projet.

2.1.5 Cas particulier : superposition avec d'autres périmètres de projets d'utilité publique

Dans certains cas, le périmètre du projet présenté par la Société du Grand Paris se superpose à celui d'autres opérations (projets d'aménagement ou projets de transport, en particulier) ayant déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, ou bien se situant en phase préalable à déclaration d'utilité publique.

En règle générale, au stade de l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique, les périmètres de déclaration d'utilité publique couvrent l'intégralité de l'opération envisagée, afin de permettre à l'administration et au public d'avoir une vision d'ensemble du projet déclaré d'utilité publique : c'est de cette manière qu'a été élaboré le plan général des travaux qui figure en pièce E du présent dossier et dont la zone d'intervention potentielle identifie les emprises sur lesquelles la réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs est susceptible d'avoir une influence, que ce soit de manière provisoire ou définitive, en surface ou en souterrain. La superposition de périmètres déclarés d'utilité publique apparaît donc inévitable, en particulier dans le cas de réalisation de lignes de transport en commun souterraines, dès lors que le projet traverse des terrains destinés à accueillir des opérations d'utilité publique ou bien qu'il prévoit des correspondances avec d'autres projets de transport d'utilité publique.

La pièce intitulée « Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » (pièce D) du présent dossier évoque spécifiquement le cas de la gare de Bagneux, qui s'insérera au sein du projet d'aménagement de la ZAC Victor Hugo et sera en correspondance avec le futur prolongement de la ligne 4 du métro. De manière générale, sur l'ensemble du tronçon, les cas de superposition de la zone d'intervention potentielle du projet avec les périmètres actuels ou futurs d'autres opérations d'utilité publique ont été identifiés par la Société du Grand Paris, qui a vérifié que les opérations étaient compatibles et que la superposition n'engendrait ainsi pas de

conflit d'utilité publique. Dans le cadre des étapes à venir sur le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, la Société du Grand Paris et les maîtres d'ouvrage concernés définiront les modalités opérationnelles de réalisation de leurs projets respectifs, sur la base des parcelles et des volumes fonciers nécessaires à la construction des différents ouvrages.

2.2 Les principales procédures d'autorisation ou de déclaration complémentaires

2.2.1 Au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Certaines installations du projet telles que les sites de maintenance et certaines installations de chantier (criblage de déblais, plates-formes de traitement, etc.) pourront être soumises à une procédure de déclaration ou de demande d'autorisation d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.) au titre des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement. Elles sont mentionnées dans l'étude d'impact (pièce G du présent dossier). Selon la gravité des dangers ou des inconvénients que peut engendrer leur exploitation, ces installations sont soumises :

- Au régime d'autorisation : elle est accordée par le préfet de département après enquête publique réalisée dans les conditions prévues par le code de l'environnement et avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST). Des prescriptions nécessaires à la protection de l'environnement accompagnent l'arrêté préfectoral d'autorisation.
- Au régime d'enregistrement : c'est une procédure d'autorisation simplifiée. Elle est effectuée par le préfet après consultation du public et du CODERST.
- Au régime de déclaration : le dossier de déclaration est déposé en préfecture. Le préfet donne un récépissé de la déclaration et communique au déclarant une copie des prescriptions générales applicables à l'installation.

Cette procédure réglementaire peut s'accompagner d'une enquête publique.

2.2.2 Au titre de la loi sur l'eau

Au titre de la loi sur l'eau, le projet peut être soumis soit à une procédure d'autorisation, soit à une procédure de déclaration, notamment dans tous les cas où des rabattements de nappe seront nécessaires. Au cas où il s'agirait d'une procédure d'autorisation (articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 et suivants du code de l'environnement), elle serait menée ultérieurement sur la base d'études de conception détaillée. Celles-ci sont mentionnées dans l'étude d'impact (pièce G du présent dossier). Une enquête publique aurait alors lieu.

Cette enquête aboutit à l'obtention d'un arrêté d'autorisation permettant d'effectuer des travaux susceptibles de porter atteinte à la ressource aquatique et aux milieux inféodés. Cet arrêté comporte des prescriptions environnementales visant à supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur ces enjeux.

2.2.3 Permis de construire

Conformément à l'article L.421-1 du code de l'urbanisme, la réalisation de certains équipements liés au projet, notamment le site de maintenance des infrastructures, le site de maintenance et de remisage et les gares, est assujettie à la délivrance d'un permis de construire, instruit dans les conditions fixées par le code de l'urbanisme.

En particulier, l'architecte des Bâtiments de France et/ou l'Inspecteur des sites sont amenés à émettre un avis sur les demandes de permis de construire relatives au projet, dès lors que les espaces concernés sont situés en espace protégé (notamment secteur sauvegardé, site inscrit ou classé en application des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement, périmètre de protection des immeubles classés ou inscrits au titre des monuments historiques et ZPPAUP). Les cas potentiellement concernés sont mentionnés dans l'étude d'impact (pièce G du présent dossier).

2.2.4 Défrichement

Les études de conception détaillées du projet permettront, en complément de l'étude d'impact, de déterminer précisément si des autorisations de défrichement sont nécessaires. La procédure sera lancée conformément aux articles L. 311-1 et suivants, L. 312-1 et suivants, et R. 311-1 et suivants du code forestier.

Les surfaces concernées, à ce stade de définition du projet, par ces déboisements sont identifiées dans l'étude d'impact (pièce G du dossier) et la procédure ainsi que les mesures de compensation y sont exposées.

2.2.5 Autorisation d'intervention sur des espèces protégées et leurs habitats

En fonction des études de conception détaillée, la réalisation du projet pourrait nécessiter une demande d'autorisation exceptionnelle d'intervention sur des espèces animales ou végétales protégées et sur leur habitat. En effet, il est interdit de détruire ou modifier un site si cela peut entraîner la disparition d'une espèce protégée.

La demande de destruction ou de déplacement fait l'objet d'une autorisation du ministre en charge de la protection de la nature, attribuée selon des critères précis et délivrée après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) et d'instances scientifiques régionales.

Le contenu de la demande d'autorisation est précisé par arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur les espèces de faune et de flore sauvage protégées. La durée de la procédure peut varier de 6 mois à un an.

Les cas dans lesquels ces autorisations seront nécessaires sont mentionnés dans l'étude d'impact (pièce G du présent dossier).

2.2.6 Autorisation d'occupation temporaire du domaine public

Les travaux engendreront des occupations temporaires du domaine public, tant pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure elle-même, que pour l'organisation des chantiers.

Tous les travaux et occupations temporaires du domaine public sont soumis à autorisation de la collectivité publique et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures :

- arrêté de permission de voirie ;
- autorisation de voirie ;
- arrêté de circulation.

2.2.7 Dossier de bruit et de chantier

Conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par le maître d'ouvrage au moins un mois avant le début des travaux. Ce dossier sera transmis aux préfets des quatre départements et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier.

Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Le maître d'ouvrage informera le public de ces éléments par tous les moyens appropriés.

Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

La question du bruit et les mesures de prévention et de réduction proposées sont listées dans l'étude d'impact (pièce G du présent dossier).

2.2.8 Procédures liées à la sécurité

Conformément au décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, les dossiers de sécurité doivent être élaborés et soumis au préfet de la région Ile-de-France pour obtenir son avis ou son approbation :

- Le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) : il présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet, fait la liste des accidents et des dangers pouvant l'affecter, et identifie les principaux enjeux en matière de sécurité. Le DDS porte sur l'ensemble du réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Il a été élaboré à l'issue des études préliminaires menées au premier semestre 2012 ; après avis du STIF et du gestionnaire d'infrastructures RATP, il a été transmis au préfet de région le 8 août 2012. Le DDS a été déclaré complet le 7 septembre 2012.
- Le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) : il doit démontrer que les dispositions techniques du projet prennent en compte les risques d'accident et les dangers et permettent d'atteindre les objectifs de sécurité tout au long de la durée de vie du système. Un DPS sera établi pour chaque tronçon fonctionnel du projet, en cohérence avec l'organisation des travaux et l'ouverture progressive du réseau à l'exploitation. Les DPS seront élaborés sur la base des études d'Avant-Projet de la Société du Grand Paris. L'approbation du DPS par le préfet de la région Ile-de-France est un prérequis au démarrage des travaux du tronçon considéré.
- Le Dossier de Sécurité (DS) : il permet d'aboutir à une autorisation d'exploitation, dès son approbation par le préfet de la région Ile-de-France. Comme pour le DPS, chaque tronçon fonctionnel du projet fera l'objet d'un DS spécifique.

2.2.9 L'archéologie préventive

Conformément à la législation en vigueur (articles L. 521-1 et suivants et R. 522-1 et suivants du code du patrimoine), le préfet de la région Ile-de-France sera saisi afin qu'il se prononce, par l'intermédiaire du service régional de l'archéologie, sur la nécessité, ou non, de réaliser un diagnostic archéologique pouvant donner lieu à la prescription de fouilles.

Les premiers éléments d'investigation figurent dans l'étude d'impact (pièce G du présent dossier) et les principales zones de saisine y sont notamment cartographiées.

2.3 Après la mise en service du projet

Dans les 3 à 5 ans suivant la mise en service, un bilan économique, social et environnemental sera effectué et rendu public.

La circulaire du 15 décembre 1992 confirmant les termes de la lettre du Directeur des Routes en date du 19 octobre 1991 étend au domaine de l'environnement l'obligation d'un bilan a posteriori, tel qu'il est prescrit dans les domaines économiques et sociaux par l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), pour les grands projets. La circulaire du 5 mai 1994 et celle du 11 mars 1996 étendent la réalisation d'un bilan à tous les projets.

Ce bilan doit être rendu public.

Pour mémoire, l'évaluation stratégique environnementale présentée en 2010 lors du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris a défini 70 indicateurs devant être suivis tout au long de la vie du projet. Le maître d'ouvrage s'est engagé sur ce point. Par ailleurs, le bilan carbone spécifique présenté dans l'étude d'impact (pièce G du présent dossier) sera mis à jour chaque année et rendu public.

A 3 Textes encadrant l'enquête publique

Ce chapitre présente les textes encadrant la procédure de l'enquête publique dans le but d'en informer le public.

1. Concertation préalable à l'enquête publique

Le code de l'environnement, notamment la partie législative, les articles L.120-1 à L.120-2 et L.121-1 à L.121-16, relatifs à la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

2. Enquête publique et déclaration d'utilité publique

- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment :
 - partie législative, les articles L.11 à L.11-7 relatifs à la déclaration d'utilité publique ;
 - partie législative, l'article L.11-1-1 relatif à la déclaration de projet ;
 - partie réglementaire, les articles R.11-1 à R.11-3, relatifs à la déclaration d'utilité publique ;
 - partie réglementaire, les articles R.11-15 et R.11-18, relatifs aux dispositions communes applicables à la déclaration d'utilité publique.
- Le code de l'environnement, notamment :
 - partie législative, les articles L.123-1 à 123-2, concernant le champ d'application et l'objet des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - partie législative, les articles L.123-3 à L.123-19, concernant la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - partie réglementaire, les articles R.123-1 à 123-46, concernant le champ d'application, l'objet, la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - partie réglementaire, l'article R.126-4, relatif à la déclaration de projet.
- La loi relative au Grand Paris et l'un de ses décrets d'application :
 - le réseau de transport public du Grand Paris s'intègre dans le cadre de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : à ce titre, l'article 4 précise la composition du dossier d'enquête publique et les modalités de déroulement de l'enquête publique ;
 - de plus, l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris précise certaines particularités concernant l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique.

3. Evaluation environnementale (Etude d'impact)

Le code de l'environnement, notamment :

- partie législative, les articles L.122-1 à L.122-3-5, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- partie réglementaire, les articles R.122-1 à R.122-15, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements.

4. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet soumis à l'enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou plans d'occupation des sols (POS) sont donc mentionnés.

Le code de l'urbanisme, notamment :

- partie législative, les articles L.123-16 (repris aux articles L.123-14 et L.123-14-2 avec l'ordonnance n°2012-11 du 5 janvier 2012) et L.123-19 ;
- partie réglementaire, l'article R.123-23 (devenu l'article R.123-23-1 avec le décret n°2013-142 du 14 février 2013).

5. Evaluation socio-économique

- La partie législative du code des transports, notamment les articles L. 1511-1 à L. 1511-5, relatifs à l'élaboration des projets ;
- Le décret n°84-617 du 17 juillet 1984, concernant l'application des articles 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr